

"Volar o no volar. Esa es la cuestión. Debates y construcciones domésticas sobre los vuelos continentales a Malvinas"

Federico Martín Gomez

Secretario de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas ReFEM 2065 CoFEI

Director del Laboratorio de Políticas Públicas hacia la Cuestión Malvinas

Secretaría de Extensión. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad Nacional de La Plata

Secretario del Departamento del Atlántico Sur

Instituto de Relaciones Internacionales Universidad Nacional de La Plata

Próximos a implementarse los vuelos a las islas Malvinas desde la Provincia de Córdoba, en el mes de noviembre del corriente año, el objetivo de este trabajo es analizar el proceso de debate y de construcciones domésticas de opiniones en torno a la temática.

Advirtiendo que la Cuestión Malvinas, en la comunidad política, académica, socio-cultural, etc, siempre genera un proceso de posicionamiento en torno a construcciones simbólicas soberanas, el objetivo del presente estudio, es realizar un abordaje sobre los mismos desarrollando una identificación, una clasificación y una construcción reflexiva sobre los mismos, en pos de presentar un escenario macro de interpretación para el lector, que auxilie en la comprensión del actual debate sobre una de las aristas de la Cuestión Malvinas, en materia de política exterior argentina.

Introducción:

Próximos a implementarse los vuelos a las islas Malvinas desde la Provincia de Córdoba, en el mes de noviembre del corriente año, el objetivo de este trabajo es analizar el proceso de debate y de construcciones domésticas de opiniones en torno a la temática.

Advirtiendo que la Cuestión Malvinas, en la comunidad política, académica, socio-cultural, etc, siempre genera un proceso de posicionamiento en torno a construcciones simbólicas soberanas, el objetivo del presente estudio, es realizar un abordaje sobre los mismos desarrollando una identificación, una clasificación y una construcción reflexiva sobre los mismos, en pos de presentar un escenario macro de interpretación para el lector, que auxilie en la comprensión del actual debate sobre una de las aristas de la Cuestión Malvinas, en materia de política exterior argentina.

En este artículo, realizaremos una descripción y un análisis sobre diversas instancias, las cuales son:

I. Antecedentes Políticos Diplomáticos: Década de 1970: Acuerdo de Comunicaciones; Presidencia de Carlos Menem, acuerdos del 14 de julio de 1999; Néstor Kirchner: Propuestas y denuncias;

II. Gestión de Cambiemos: Propuestas de Campaña y diseño de la gestión de la Política Exterior; Acuerdo Foradori Duncan; Carta Conjunta de Febrero de 2018; Anuncio de Vuelos a Malvinas 2019.

III. Plan de Vuelo

IV. Posicionamiento de los debates y construcciones domésticas sobre los vuelos continentales a Malvinas; Identificación de Actores; Posicionamiento adoptado; Clasificación de los posicionamientos.

V. Conclusiones

I. Presidencia de Carlos Menem, acuerdos del 14 de julio de 1999

El Acuerdo de Vuelos del 14 de julio de 1999

Debido a las consecuencias del conflicto bélico de 1982, los ciudadanos argentinos sólo podían acceder al archipiélago mediante la posesión de un pasaporte diferente del argentino. Transcurridos casi diez años de continuas negociaciones, el 14 de julio de 1999 el gobierno del Presidente Menem evidenció un avance sobre ese tema. En esa fecha, los representantes diplomáticos de la República Argentina y del Reino Unido de la Gran Bretaña, dieron a conocer la consecución de una Declaración Conjunta, mediante la cual se establecieron las condiciones para que los ciudadanos argentinos pudiesen ingresar nuevamente a las islas.

Además, se autorizó la reanudación de los vuelos aéreos civiles regulares entre Chile y las islas, incluyendo escalas mensuales en el territorio continental argentino, donde podrían desembarcar pasajeros, cargas e inclusive correo.

Múltiples analistas observan que el acuerdo constituyó la máxima concesión del gobierno británico hacia la política de Malvinas del Presidente Menem y del Canciller Di Tella. Pero en pos de desarrollar un estudio o análisis concreto, debemos desarrollar un abordaje sobre el devenir negociatorio, en pos de comprender el proceso de política diplomática implementado, el escenario bilateral y multilateral donde se desplegó y a parte del universo de actores involucrados en la materialización del acuerdo bilateral.

Desarrollo de las negociaciones

Como sostiene Alejandro Corbacho:

A lo largo de la presidencia de Carlos Menem (1989-1999) la oposición criticó al gobierno de hacerle (SIC) el juego a los ingleses. Entonces la conducción de la política exterior argentina comenzó una nueva estrategia consistente en aplicar cierta dosis de coerción combinado con consentimiento. La coerción tenía por objeto lograr el aislamiento internacional de las Malvinas. Esto fue posible por el incidente de la detención del expresidente de Chile Augusto Pinochet el 16 de octubre de 1998 en Londres. El incidente abrió una ventana de oportunidad para aplicar la estrategia de coerción a partir de la cuestión de los vuelos. Cabe recordar que por estas épocas, un objetivo de la Cancillería argentina era lograr que el Reino Unido permitiera el ingreso de ciudadanos argentinos a las islas. (Corbacho, 2005, p.3)

La referencia a la ventana de oportunidad, esgrimida en el párrafo anterior, se halla vinculada a la construcción teórica de Kingdon (1995), quién denomina “*ventana de oportunidad*” a:

(...) la aparición de una situación inesperada o de gran envergadura que crea una oportunidad para que los impulsores de una determinada propuesta la promuevan y presionen para que ella sea la alternativa que se transforme en la política pública a seguir. La apertura de la ventana de oportunidad genera un ambiente favorable para presentar los temas y promover propuestas, pero la apertura de la ventana, en sí misma, no determina lo que se hará. Esta ventana de oportunidad se abre a causa movimientos en los procesos políticos (Kingdon, 1984, págs. 125–138).

En este proceso y escenario político-diplomático, la ventana de oportunidad, se originará en dado un acontecimiento exógeno a la ecuación de la Cuestión Malvinas: la detención del ex Dictador de Chile Augusto Pinochet

Pero antes de adentrarnos en el desarrollo específico de ese escenario, debemos recordar, el proceso de comunicaciones aéreas existente hasta inclusive el transcurso de 1982, donde la República Argentina proveía un puente aéreo de comunicaciones entre las islas y el continente en virtud de los acuerdos de comunicaciones de 1972.

Finalizado el conflicto bélico de 1982 y por las consecuencias del mismo, este servicio aéreo fue interrumpido. Desde ese momento y a ello sumado la inauguración del aeropuerto militar de Mount Pleasant –en 1987-, los contactos aéreos con el archipiélago comenzaron a ser realizados directamente desde Londres, mediante aviones de transporte militar, limitándose de manera absoluta el ingreso de ciudadanos argentinos a las islas, con excepción de los familiares de caídos en la guerra o quienes poseyeran un pasaporte de otra nacionalidad.

Iniciados los años noventa, se autoriza a una empresa chilena, la realización de conexiones aéreas entre las Islas Malvinas y Punta Arenas en forma regular. Por Decreto Nacional del Poder Ejecutivo de turno (Decreto 845/93 “TRANSPORTE AEROCOMERCIAL), el gobierno argentino autorizó a la empresa chilena Aerovías Dap a explotar la ruta Punta Arenas-Río Gallegos-Islas Malvinas (Machuca, 2001)¹.

¹ Debemos aclarar, que la situación surgida por el Decreto Nacional, se origina ante el escenario de que el tramo *Río Gallegos-Islas Malvinas* es una ruta de cabotaje y por lo tanto sólo puede ser explotada por matrícula nacional, pero la legislación aeronáutica nacional contempla que se puede autorizar la explotación a una empresa extranjera vía un decreto.

Desde el mes de diciembre de 1997, la empresa Lan Chile, se hizo cargo del servicio, estableciendo en principio vuelos durante la temporada de verano y luego, a partir de 1998, se introdujo un vuelo semanal los días sábados. “A partir del 31 de marzo de 1999 esta empresa suspendió el servicio. Esta medida fue sugerida por el Poder Ejecutivo de Chile en respuesta al proceso de extradición iniciado contra el ex presidente Augusto Pinochet en Londres a pedido de España” (Corbacho, 2005, p.4)

Por supuesto que la decisión de la empresa aérea chilena, repercutió en la comunidad isleña en Malvinas, impactando de lleno en el sistema económico-comercial-comunicacional de las islas y reverberando sobre el sector político, pequeño pero poderoso lobby isleño. En su momento el Presidente de la Cámara de Turismo de las Malvinas criticó al Consejo Legislativo de las islas por no permitir el ingreso de argentinos dado que esto beneficiaría a la economía de las islas en un ingreso promedio de 4.223.770 libras esterlinas. Los consejeros desecharon la propuesta. En el Consejo sostenían posiciones intransigentes, sosteniendo que a partir del momento en que los vuelos fueran directos y exclusivos con el continente, la Argentina, “tendrán un firme control sobre nosotros” (Summers, 1999). Por lo tanto, según Mike Summers, consejero isleño “el verse forzado a volar a través de Argentina no es aceptable. En el corto plazo preferimos estar sin ningún vínculo. Es una molestia, pero no un desastre” (Summers, 1999).

Ante la decisión de los tribunales británicos, de detener a Pinochet en territorio británico, ante la solicitud de los tribunales españoles por crímenes de *Les a Humanidad*, la Cancillería argentina, dio inicio, a una política activa con el objetivo de obtener una declaración oficial del gobierno chileno, en la cual se consolidara la decisión del cese de los vuelos a las islas, buscando para obtener la autorización para el ingreso de personas y aeronaves provenientes de la argentina continental hacia las mismas.

La posición del gobierno chileno de sostener su decisión de materializó en mayo de 1999. En ese mes, se suspendieron oficialmente las operaciones, servicios de transporte aéreo y toda otra clase de navegación comercial entre Chile y las islas por un plazo de 90 días que luego de su vencimiento, en julio de 1999, fue prolongado 180 días más.

Materializada la decisión, las islas quedaron comunicadas sólo por el vuelo militar semanal desde las islas británicas. Debemos destacar que, si bien en un principio la decisión chilena de suspender los vuelos respondió al proceso de extradición a España de Pinochet llevado a

cabo por el Gobierno del Reino Unido, el Canciller chileno subrayó que la suspensión de los vuelos era parte de la política bilateral chilena hacia la Argentina y su construcción regional del reclamo de soberanía.

Asimismo, la Cancillería Argentina, implementando una política orientada a la búsqueda de respaldo regional, obtuvo de los gobiernos de Brasil y de Uruguay compromisos políticos y medidas específicas (Machuca, 2001)² a las del gobierno de Chile.

La Argentina comenzó a presionar para que los vuelos que tuviesen como ruta las islas hicieran escala en territorio argentino. El 14 de junio de 1999, los países del MERCOSUR más Chile y Bolivia declararon su:

(...) indeclinable compromiso con la política de asegurar el tránsito de personas sin discriminación y de manera fluida y amistosa, exhortando asimismo a consolidar estos principios sin los cuales no será posible superar la situación imperante en el Atlántico Sur en materia de comunicaciones aéreas con las Islas Malvinas³.

De esta manera, la Cancillería activó un proceso de diálogo secreto con representantes británicos en pos de originar pláticas conducentes a negociaciones sobre la cuestión de los vínculos aéreos.

La primera reunión se desarrolló en Londres entre los días 24 y 26 de mayo de 1999, estando encabezada por el canciller Guido Di Tella y siendo acompañado por el Vicecanciller, Andrés Cisneros y el Embajador argentino en Londres, Rogelio Pfrter. Asimismo fueron parte de la delegación funcionarios de la Cancillería como Eduardo

² El gobierno uruguayo suspendió la autorización para que aviones de la Royal Air Force utilizaran el territorio uruguayo como escala de vuelos con destino a las Malvinas. De igual modo, en junio de 1999, el gobierno brasileño denegó el permiso de aterrizaje a un Hércules C-130 de la RAF que intentaba alcanzar las islas.

³ Declaración sobre Malvinas “Los Presidentes de los Estados Partes del MERCOSUR y los Presidentes de la República de Bolivia y de la República de Chile: Celebran el clima de positivo diálogo entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, registrado durante los últimos contactos entre ambos países. Esta muestra de madurez política es reflejo de la voluntad de cooperación y entendimiento que se viene fortaleciendo en la región y que facilita el logro de metas comunes. Respecto a la situación en el Atlántico Sur, recuerdan lo acordado en la Declaración de Potrero de los Funes, del 25 de junio de 1996. En ese marco, los Presidentes del MERCOSUR, Bolivia y Chile, reiteran su indeclinable compromiso con la política de asegurar las comunicaciones y el tránsito de personas sin discriminación y de manera fluida y amistosa, exhortando asimismo a consolidar estos principios sin los cuales no será posible superar la situación imperante en el Atlántico Sur en materia de comunicaciones aéreas con las Islas Malvinas. Asunción, 15 de junio de 1999”. EN: “LA COMUNIDAD INTERNACIONAL Y LA CUESTIÓN MALVINAS”. Cancillería argentina. Pág. 173: Disponible en: http://www.iri.edu.ar/images/Documentos/Boletines_IRI/141/la_comunidad_internacional_y_la_cuestion_malvinas.pdf

Airaldi, Subsecretario de Política Exterior, Jorge Raventos, Director de Prensa de la Cancillería; Carlos Foradori, Coordinador de la Unidad de trabajo Atlántico Sur, y el Secretario Privado del Canciller, Daniel Pierini.

Por la contraparte británica, fueron partícipes del encuentro bilateral, el Vicecanciller Tony Lloyd, el Director para la Américas Peter Westmacott y el Jefe del Departamento de Territorios de Ultramar John White.

De dicho encuentro también participaron como parte de la delegación británica algunos consejeros de las Malvinas como Norma Edwards, Sharon Halford, Janet Cheek y William Luxton (Corbacho, 2005, p.6).

Desde el otro lado del Atlántico, la prensa británica informó acerca del desarrollo del encuentro del siguiente modo:

(...) se realizó el primer contacto oficial directo entre el gobierno de Argentina y el de las Islas Malvinas desde el conflicto de 1982 (...). Desde la derrota de Argentina por el Task Force británico, los 2000 isleños han rechazado todos los intentos de los oficiales argentinos en contactarlos (...) (Corbacho, 2005, p.6).

Entre los meses de junio y julio de 1999, múltiples reuniones entre representantes políticos y diplomáticos de ambos gobiernos se desarrollaron, en pos de la concreción de un acuerdo. El mismo, en su devenir, fue integrado por múltiples puntos a negociar en torno al objetivo central de reconectar el continente con las islas vía aérea. Entre los mismos hallamos: ingreso de argentinos a las islas y pesca ilegal no se logró alcanzar un acuerdo sobre puntos tales como la instalación de una bandera argentina en el cementerio de Darwin o la posibilidad de no exigir el pasaporte a ciudadanos argentinos (Corbacho, 2005, p.7).

El domingo 12 de julio de 1999, un grupo de isleños, que detentaban posiciones totalmente opuestas al establecimiento del contacto aéreo con el continente, realizaron protestas en Puerto Argentino, en repudio a las negociaciones en desarrollo. Entre doscientos y trescientos manifestantes marcharon en protesta y quemaron banderas argentinas

Más allá del escenario en las islas, entre los días 13 y 14 de julio de 1999 se reunieron en Londres, las delegaciones diplomáticas de Argentina y el Reino Unido.

La comitiva argentina estaba integrada por el Canciller Di Tella, su Vicecanciller Andrés Cisneros y el Embajador argentino en Londres, Rogelio Pfrter. Acompañaron asimismo la delegación legisladores provenientes tanto del oficialismo como de la oposición, a modo de

expresión de apoyo a la gestión diplomática: Marta Ortega de Aráoz y Fernando Maurette (PJ) y Marcelo Stubrin (UCR) y Carlos Raimundi (FREPASO). La delegación británica incluyó a los isleños Sharon Halford y Mike Summers, quienes eran consejeros de las islas. El día 14 de julio ambas delegaciones dieron a conocer una Declaración Conjunta.

La misma establecía que los ciudadanos argentinos podrían, visitar las islas Malvinas pero asimismo deberían hacerlo con sus propios pasaportes. Además se autorizaba la reanudación de vuelos aéreos civiles regulares entre Chile y las islas, incluyendo escalas en el territorio continental argentino. La declaración también incluyó cuestiones de pesca y homenaje a los soldados argentinos caídos durante el conflicto a partir de la autorización para la construcción de un monumento en las islas.

Ante la concreción del acuerdo, ambos gobiernos expresaron que la declaración conjunta se llevó a cabo bajo la Fórmula del Paraguas de soberanía. Expresaron, asimismo su satisfacción por el mayor entendimiento y grado de reconciliación en la relación bilateral demostrados por la mutuas visitas del Presidente de la Argentina en octubre de 1998 y del Príncipe de Gales en Marzo de 1999. El texto completo de la declaración expresó:

Las delegaciones de la Argentina y del Reino Unido se reunieron en Londres el 13 y el 14 de julio de 1999 en una atmósfera constructiva y amistosa, para continuar el diálogo iniciado en Londres el 25-27 de mayo y seguido en Nueva York el 2 de julio. La delegación argentina fue presidida por el ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina, Guido Di Tella, y la delegación del Reino Unido por el secretario de Estado de Asuntos Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido, Robin Cook. La delegación del Reino Unido incluyó miembros del Consejo Legislativo de las Islas Malvinas.

Los dos ministros recordaron las declaraciones conjuntas emitidas por las delegaciones argentina y británica en Madrid el 19 de octubre de 1989 y el 15 de febrero de 1990, que hicieron posible la normalización de las relaciones entre los dos países y el restablecimiento de una exitosa cooperación en la esfera bilateral. Acordaron que la fórmula de soberanía contenida en el párrafo 2 de la declaración conjunta del 19 de octubre de 1989 se aplica a esta declaración conjunta y a sus consecuencias (Declaración bilateral del 14 de julio de 1999).

El documento acordado agregó otras cuestiones y dimensiones de negociación en torno a la Cuestión Malvinas. Estas se incorporaron a la declaración bajo el título de “*medidas de fomento de la confianza*”. La primera de ellas, la aprobación de la construcción de un monumento en el Cementerio argentino en Darwin, Islas Malvinas, en memoria de los caídos argentinos en el conflicto de 1982. Para la delegación argentina, este era un punto de

sumo interés. Poder rendir homenaje a los soldados argentinos cuyos restos están sepultados en las Islas Malvinas. Sumado a ello, en las múltiples reuniones mantenidas en Nueva York se había propuesto la posibilidad de que una bandera argentina pudiese ser instalada en el Cementerio de Darwin.

Del mismo modo, se había conversado sobre la posibilidad de erigir un monumento en las islas en conmemoración de los soldados (Gomez, 2010)⁴. Esta última fue la propuesta finalmente aceptada en el Acuerdo del 14 de julio.

El Gobierno argentino, asimismo se declaró dispuesto a analizar la problemática de la toponimia en las islas. Este tema, era de consumo doméstico en la población de las islas, constituyéndose en una problemática bilateral, ya que los mismos argumentaban que no respeta las denominaciones históricas del lugar.

Finalmente, hubo diversas propuestas argentinas para llevar a cabo operaciones de desminado de las islas por parte de expertos y a cargo de la Argentina. En su momento, estas no fueron aceptadas. Finalmente, los dos gobiernos acordaron que continuarían trabajando conjuntamente para evaluar la factibilidad y el costo de la remoción de minas terrestres aún presentes en las islas. Esta dimensión, se hallaba directamente vinculada con la esfera humanitaria de la Cuestión Malvinas y anclada en las obligaciones internacionales, tanto de la República Argentina como del Reino Unido ante el Tratado de Ottawa (Gomez, 2008)⁵.

En una entrevista realizada, luego de la concreción del acuerdo, el Canciller Guido Di Tella declaró: “ahora puedo dormir tranquilo, ¿no?”, afirmando que “cada argentino tiene una libertad más: la de viajar a las Malvinas, y creo que los isleños ganaron otra: la de vivir en una atmósfera de paz”. Como sostiene Corbacho “Este fue quizás el punto culminante de la política del presidente Menem y la gestión del Canciller Di Tella”. (Corbacho, 2005, p.13)

Las reacciones al acuerdo en Argentina

⁴ La concreción final de la construcción del monumento en el Cementerio argentino en Darwin, tendría su consecución en varios estadios, durante los próximos 10 años, con procesos de avance y retroceso, pero finalmente siendo inaugurado en dos ocasiones durante la gestión presidencial de Cristina Fernández de Kirchner, en noviembre de 2009.

La concreción de este acuerdo bilateral entre la República Argentina y el Reino Unido, tendría repercusiones directas en el escenario doméstico argentino; escenario preeleccionario nacional, donde múltiples actores poseían intereses puntuales sobre el mismo.

En aquel momento, el candidato a Presidente de la ALIANZA y Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Fernando De La Rúa, consideró al acuerdo “como un paso positivo, que ha sido posible por la activa participación latinoamericana”. Sin embargo reiteró, en una clara alusión a la presencia de representantes isleños en la delegación británica, “el permanente reclamo de nuestra soberanía, queda claro, además que se trata de una negociación bilateral, entre ambos gobiernos. Es también por ese motivo que tomamos como único interlocutor oficial al gobierno de Londres”⁶.

Asimismo, el candidato a Presidente por la ALIANZA, destacó el rol de los legisladores de la ALIANZA, los cuales asistieron a la negociación:

(...) a pesar de las diferencias con el gobierno en muchos aspectos, asistieron a diversas reuniones legisladores de la ALIANZA y en esta ocasión estuvieron en Londres, ya que el seguimiento informativo es fundamental para la construcción de una adecuada política de Estado: debe quedar claro que siempre la Nación está por encima de los partidos”. Además hay un largo proceso que seguirá el próximo gobierno (...) el tema encierra una cuestión de Estado y requerirá una política única, basada en el interés general de la Nación (Clarín, 1999).

En tanto, el candidato a Vicepresidente por la ALIANZA, Carlos Álvarez, aseveró que:

(...) el acuerdo es un avance en la estrategia del gobierno en torno a Malvinas. Pero este avance tiene que ir consolidando lentamente una política de estado en el tema, que debe ser compartida en su criterio y en su ejecución por todos. Eso es a lo que aspira la ALIANZA si llega a ser gobierno (Machuca, 2001).

Finalmente el candidato presidencial por el Partido Justicialista, Eduardo Duhalde, otorgó su aprobación a lo actuado por el gobierno:

⁶ “Relaciones con Gran Bretaña: posición de Duhalde y de De La Rúa. Los candidatos del PJ y la Alianza apoyan el convenio”. Clarín. 15 de Julio de 1999. Disponible en: https://www.clarin.com/politica/candidatos-pj-alianza-apoyan-convenio_0_Sk6xQ6l0Yg.html

Asimismo un abordaje comunicacional sobre esta arista específica de las negociaciones es posible de estudiar en “Posiciones en torno al acuerdo”. Disponible en: <http://abcdonline.com.ar/tea/info/2300-2399/C-2332.pdf>

(...) la actuación de la Cancillería argentina ha sido impecable, en el sentido de buscar acercamientos. Así que estoy totalmente de acuerdo y se lo he expresado al Canciller hace ya más de un año. Es la política correcta, la que nos conviene a los argentinos. Es el primer paso para lograr nuestra soberanía plena. Los restantes deben estar jalonados por una serie de hechos que se irán dando con el tiempo. Es impensable que pasemos de una situación en la que ni siquiera podemos pasar cerca de las Malvinas, a una plena soberanía. Esto no es posible (Machuca, 2001).

El año 2000, estaba a la vuelta de la esquina y con las elecciones presidenciales ya realizadas y la formula de la ALIANZA electa como próximo gobierno, solo restó esperar el devenir de la política pública hacia la Cuestión Malvinas, en el desafío de lo que fue planteado por las gestiones de Carlos Menem: bilateralismo por sobre el multilateralismo y políticas seducción a los isleños.

Gestión de Néstor Kirchner: Propuestas y denuncias

La cuestión de los vuelos a las islas Malvinas

El primer escenario a analizar, es el referido a la cuestión de los vuelos. El mismo se centra en el deseo del gobierno nacional de que sea una empresa de bandera nacional la que realice los viajes semanales y charteres hacia las islas, el cual se encuentra frente a la negativa del comité isleño que niega rotundamente esta posibilidad. A todos estos, también se presentan los intentos de una aerolínea de bandera chilena como es la empresa “Lan Chile”, la cual es rechazada por el gobierno argentino por la actitud tomada por los isleños. Ante esta situación uno de los primeros choques se produjeron a mediados del mes de junio del año 2004, ante la solicitud de “Lan Chile” para ser autorizada para realizar vuelos “extras” para los meses de diciembre, enero y febrero próximos que es cuando la temporada turística en las islas y en el Atlántico Sur está en su pico de viajes turísticos. Hasta un año antes, estos vuelos extraordinarios, no previstos en los acuerdos de vuelos alcanzados entre la Argentina y el Reino Unido en 1999, eran autorizados sin reparos por el gobierno argentino. Todos parten desde la ciudad de Punta Arenas (Chile), e ingresan transitando por el espacio aéreo argentino aunque sean los isleños los que autorizan su aterrizaje, en las islas.

A mediados del mes de febrero del año 2005 hubo una reunión entre el Canciller Rafael Bielsa y el Secretario de Asuntos Exteriores, Bill Rammell. En esa reunión se logró establecer la posibilidad de establecer hasta cuatro vuelos para fines de ese año de una línea aérea argentina, además de los vuelos chárteres o vuelos regulares que siguieran operando otras empresas.

Ante esta posibilidad, los isleños, demostraron su negativa airadamente y ante esta situación Gran Bretaña inició una política de “cielos abiertos”, abriendo la competencia a todas las aerolíneas internacionales. El gobierno argentino ante la posibilidad de que esto se trate de una maniobra para otorgarle las “necesitadas” frecuencias a compañías extranjeras y que las nacionales -sin importar que sus ofertas- sean rechazadas por los isleños esto a pesar de que se ofrecieran tarifas muchos más accesibles.

A causa de esto el Canciller Rafael Bielsa, a comienzos del mes de marzo del año 2005, dijo que esa respuesta no era satisfactoria y desde ese entonces no se ha intercambiado propuesta alguna con la contraparte británica. Para los británicos los tiempos corren ya que son los isleños los que sufren el perjuicio ante la ausencia de viajes y son ellos los que necesitan esas frecuencias para así movilizar su industria turística.

Asimismo, se dio a conocer el Decreto Nacional Número 369/04, firmado por el Poder Ejecutivo, el día 10 de junio del 2005, en el cual se concede permiso a “Aerolíneas Argentinas” para operar con frecuencias a las Islas Malvinas, como ya se había hecho con LAFSA unas semanas antes.

El asunto en cuestión tendría cierta distensión recién en los meses de septiembre y octubre del año 2005 donde al darse el encuentro del Canciller Bielsa y su par británico Jack Straw, en la Ciudad de Nueva York, en la Asamblea General de las Naciones Unidas en la que tras un corto periodo, pero con gran cantidad de roces y tirantez, no se habían presentado alternativas a esta situación, así de esta manera quedó abierta la posibilidad de retomar el diálogo por los vuelos hacia la islas, tratando de romper con la exclusión de empresas de bandera nacional para que aterricen en las islas independientemente de que otras aerolíneas pudieran hacer ese trayecto.

Debemos recordar que en su primera Asamblea de la ONU, en el año 2003, el Presidente Kirchner pidió la reanudación del diálogo de soberanía. Poco a poco, el gobierno argentino comenzó a denunciar como “medidas unilaterales” las medidas que las autoridades isleñas -

con aval del gobierno británico- fueron adoptando en la explotación de los recursos naturales de las Islas Malvinas y sus espacios circundantes. A su vez, Buenos Aires prohibió –como medida de retorsión- los vuelos charters de la empresa aérea LAN a las Islas.

Durante el devenir de la administración de Néstor Kirchner, tanto durante la gestión de Bielsa y la de Taiana, no se producirían avances concretos o contundentes en esta esfera.

Gestión de Cambiemos: Propuestas de Campaña y diseño de la gestión de la Política Exterior

Acuerdo del 13 de Septiembre de 2016: El “Foradori-Duncan”

El 13 de septiembre de 2016, el Ministro de Estado para América Latina de la Cancillería británica, sir Alan Duncan, llegó a Buenos Aires, siendo el primero en regresar desde el año 2009. El Foreign Office consideró que esta visita marcaba “un importante paso después de una década de dificultades bajo el enfoque aislacionista del previo gobierno argentino”. En la reunión con la Canciller Susana Malcorra y con el Vicecanciller Carlos Foradori, se fijó la posición de la primera ministra Theresa May del “deseo británico para una nueva y positiva fase de relación con Argentina” (Avignolo, Clarín 15/09/16).

Sumados a los temas relacionados con las Islas Malvinas, se trataron otros que sirvieron para que ambos países muestren su voluntad de iniciar “una nueva etapa positiva en la histórica y rica relación bilateral... y es indicativo de que ambos países esperan renovar la relación en todos los campos y abarca un amplio espectro de temas” (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, 16/09/16).

Las temáticas sobre las que habló fueron: consultas políticas de alto nivel; lucha contra la corrupción y el crimen organizado; Ciencia y Tecnología, Derechos Humanos, cuestiones de género y cooperación en materia antártica; arte, cultura, educación y deportes; comercio e inversiones; G-20; OCDE; seguridad internacional y defensa; crisis de los refugiados; Atlántico Sur (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, 13/09/16). Este acercamiento entre las partes se relaciona con la salida del Reino Unido de la UE. Los europeos están buscando firmar un acuerdo de libre comercio con países miembros del Commonwealth

como Australia y Nueva Zelanda, acuerdos a los que se agregaría nuestro país, para liberar al Reino Unido del aislamiento que significa su salida del bloque europeo, pero que necesita una inserción internacional con el resto del mundo, la idea de un país isla pero no aislado (Corigliano, Nuevo Diario, 22/09/16). }

Para la Argentina los acuerdos que se firmen con Gran Bretaña se deben compatibilizar con los compromisos que se tienen con Brasil y con el resto de los miembros del Mercosur y “ver en qué medida un acuerdo entre Buenos Aires y Londres podrá o no ser el puntapié para el discutido pero aún no establecido convenio entre Mercosur y UE” (Corigliano, Nuevo Diario, 22/09/16). En palabras del embajador argentino en Londres, el economista Carlos Sersole de Cerisano, “el Reino Unido es el aliado más importante que tiene Argentina en la negociación Mercosur-Unión Europea. En el mediano y largo plazo, una vez que 4 los británicos decidan el Brexit, tendremos que pensar en un acuerdo MercosurGran Bretaña. Ellos están interesados en un acuerdo con la Argentina. Pero nosotros también tenemos compromisos a nivel regional” (Corigliano, Nuevo Diario, 22/09/16). Por su parte el primer ministro británico David Cameron manifestó en diciembre de 2015, que con la asunción de nuevo gobierno argentino veía la posibilidad de llevar adelante una relación más madura, donde hay muchas áreas en las que la cooperación beneficiaría a ambas partes. Con respecto a Malvinas se mostró “dispuesto a mejorar las relaciones con Argentina para el beneficio de todos, he sido claro en el hecho de que eso no cambia la posición de mi Gobierno sobre su derecho a la autodeterminación. En eso somos inflexibles”, dijo Cameron, quien mantuvo una tensa relación con la ex presidenta Cristina Kirchner (La Nación, 19/12/15).

Carta Conjunta de Febrero de 2018

Comunicado para la Prensa N°: 053/18

Gestiones por vuelos a Malvinas

Viernes 16 de febrero de 2018

En el marco de las relaciones bilaterales y con el espíritu de proponer acciones positivas en temas de interés común, la Argentina y el Reino Unido han realizado gestiones conjuntas

ante los gobiernos de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay a fin de invitar a compañías aéreas de dichos países a operar un vuelo semanal hacia las Islas Malvinas.

Se tratará de un vuelo semanal proveniente de alguno de los mencionados países que, dos veces por mes, deberá realizar una escala en territorio continental argentino en un aeropuerto de relevancia, a ser consensuado con las autoridades aeronáuticas argentinas.

Estos vuelos se realizarán en el marco de la Declaración Conjunta y el Canje de Notas suscriptos bajo fórmula de soberanía por los Gobiernos de la Argentina y el Reino Unido el 14 de julio de 1999, que constituye la base legal para vuelos entre las Islas Malvinas y terceros países.

Cabe recordar que precisamente desde 1999 existe un vuelo regular semanal entre Punta Arenas y las Islas Malvinas, con dos escalas mensuales en Río Gallegos, una en cada dirección, a cargo de la aerolínea LATAM.

La posible nueva conexión aérea permitirá un contacto más fluido con las Islas, contribuyendo a generar un clima de confianza y acercamiento con sus habitantes, siendo éste uno de los caminos que nos permitan alcanzar un mayor diálogo y entendimiento entre el continente y su territorio insular de las Islas Malvinas.

Jueves 1 de marzo de 2018

Comunicado para la Prensa N°: 063/18

Al término del plazo fijado por los gobiernos de la Argentina y el Reino Unido, varias empresas aéreas radicadas en Brasil, Chile y Uruguay manifestaron su interés en presentar propuestas concretas de nuevos vuelos regulares hacia las Islas Malvinas, con escalas periódicas en territorio continental argentino.

Dichas propuestas deberán ser evaluadas por las autoridades aeronáuticas competentes, del punto de vista de su viabilidad y de su conveniencia, en base a lo cual se concederán oportunamente las autorizaciones que correspondan.

Anuncio de Vuelos a Malvinas 2019

En un breve comunicado emitido por la Cancillería argentina, se dio a conocer el anuncio de los vuelos desde San Pablo (Brasil) con dos escalas mensuales en la Provincia de Córdoba. El mismo hace referencia a lo siguiente:

Martes 27 de noviembre de 2018

Información para la Prensa N°:

474/18

Los Gobiernos de la República Argentina y el Reino Unido alcanzaron un entendimiento a fin de que la empresa LATAM opere un servicio aéreo adicional a las Islas Malvinas – partiendo de Brasil- con dos escalas mensuales en Argentina continental.

La frecuencia acordada consiste en la realización de un vuelo semanal entre San Pablo e Islas Malvinas, con dos escalas mensuales en Córdoba, una en cada dirección, donde podrá embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo.

Este proceso se enmarca en la Declaración Conjunta y Acuerdo por Canje de Notas suscriptos por la República Argentina y el Reino Unido bajo fórmula de salvaguardia de soberanía del 14 de julio de 1999, instrumentos que constituyen la base legal para vuelos entre las Islas Malvinas y terceros países, así como en la carta conjunta de febrero de 2018.

Se acordó también realizar reuniones bilaterales anuales a fin de revisar el estado de las conexiones aéreas así como otras opciones para mejores conectividades.

El Gobierno argentino promueve mayor vinculación aérea de las Islas con el continente y, en ese sentido, este vuelo regular adicional forma parte del proceso gradual de construcción de confianza, tendiente a intensificar los vínculos entre Argentina continental y las Islas.

Plan de Vuelo. Vuelo del 20 de Noviembre de 2019

Posicionamiento de los debates y construcciones domésticas sobre los vuelos continentales a Malvinas

Identificación de Actores

Actores involucrados de manera directa e indirecta

Posicionamiento adoptado

Defensores

Detractores

Silencios

Clasificación de los posicionamientos y las acciones adoptadas

Reflexiones